

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**
Comité des transports**Septième session**

Bangkok et en ligne, 23-25 novembre 2022

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire*

**Les grands enjeux du transport : un réseau de transport,
un maillage logistique et une mobilité efficaces et résilients
pour la croissance économique****Encourager une approche régionale du transport
multimodal durable de marchandises en Asie et dans le
Pacifique****Note du secrétariat***Résumé*

Il est essentiel d'améliorer la durabilité du transport de marchandises pour concrétiser le Programme de développement durable à l'horizon 2030. En 2021, les membres et les membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique ont adopté la Déclaration ministérielle sur le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique, dans laquelle ils préconisent une démarche régionale du transport multimodal durable de marchandises.

Établi en application de la Déclaration ministérielle, le présent document énonce 10 principes directeurs relatifs au transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique. En plus de promouvoir une démarche régionale harmonisée dans ce domaine, ces principes directeurs visent à consolider les liens entre les politiques et stratégies en matière de transport de marchandises et les engagements au titre du Programme 2030 en synthétisant les mesures prioritaires se rapportant au transport durable de marchandises. Les principes directeurs préconisent également une augmentation du financement, de l'assistance technique et du renforcement des capacités en matière de transport durable de marchandises, notamment par l'intermédiaire de partenariats et d'une collaboration multipartite.

Le Comité des transports est invité à approuver les 10 principes directeurs annexés au présent document afin d'accélérer encore la transition vers un transport durable de marchandises dans la région au cours de la décennie d'action et de réalisations en faveur du développement durable.

I. Introduction

1. Le transport de marchandises est un levier essentiel pour atteindre les objectifs de développement durable, car il joue un rôle central dans le développement économique et social. Peu de secteurs sont aussi omniprésents dans la société que le transport de marchandises, étant donné que presque tous

* ESCAP/CTR/2022/L.1.

les produits ou ressources que l'on utilise ont été transportés, souvent plusieurs fois. Le transport de marchandises est donc étroitement lié à la réalisation de ces objectifs.

2. Avant la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), le transport de marchandises connaissait une croissance rapide, qui allait dans le sens des tendances plus générales de la mondialisation et de la diversification des chaînes de valeur mondiales et régionales. S'il est vrai que ce phénomène a contribué au développement économique, il n'en reste pas moins qu'il a également créé des externalités négatives qui ont rapidement pris une ampleur telle qu'elles en sont devenues très préoccupantes. Le volume sans cesse croissant des émissions de carbone des véhicules de transport de marchandises, les embouteillages dans les villes, les accidents de la route et la pollution de l'air sont devenus sources de vives préoccupations dans la plupart des pays de la région Asie-Pacifique et ont freiné les progrès au regard de nombreux objectifs de développement durable.

3. Bien que des progrès aient été accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable en Asie et dans le Pacifique, aucun d'entre eux n'est en passe d'être atteint d'ici à 2030¹. Les progrès en ce qui concerne certains objectifs – par exemple, les objectifs 11, 12 et, plus particulièrement, l'objectif 13, relatif à l'action climatique – ont reculé. Le transport de marchandises étant une source majeure d'émissions de carbone, il est essentiel d'assurer la durabilité dans ce domaine afin d'inverser la régression en ce qui concerne l'objectif 13 et de progresser sur les autres objectifs. Alors qu'il ne reste que huit ans de la décennie d'action pour réaliser les objectifs, et compte tenu de l'importance des enjeux, il faut faire davantage pour accélérer le rythme des progrès.

4. Le transport durable de marchandises a été défini de manière exhaustive par la CNUCED. Il s'agit d'un transport qui vise à concilier et à intégrer les dimensions sociales, économiques et environnementales pour favoriser les synergies, la complémentarité et la cohérence². Ainsi, la finalité est que les systèmes de transport de marchandises : a) soient sûrs et accessibles (dimension sociale) ; b) soient efficaces, fiables et résilients (dimension économique) et c) permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution et les perturbations liées au climat (dimension environnementale). Toutefois, l'amélioration de la durabilité du transport de marchandises n'a rien d'aisé, notamment sur le plan de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques, ce qui conduit à l'adoption d'approches cloisonnées. Les partenariats et la collaboration multipartite sont des éléments essentiels pour relever ces défis. En outre, la crise provoquée par la pandémie de COVID-19 devrait être perçue comme un tremplin pour accélérer le passage à un transport durable de marchandises dans la région.

II. Situation du transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique

5. Malgré le travail considérable qui a déjà été réalisé à divers niveaux pour rendre le transport de marchandises plus durable, il reste beaucoup à faire étant donné l'importance des défis auxquels la région est fait face. Certains de ces défis, regroupés en fonction de leur dimension environnementale, économique et sociale, sont présentés ci-dessous.

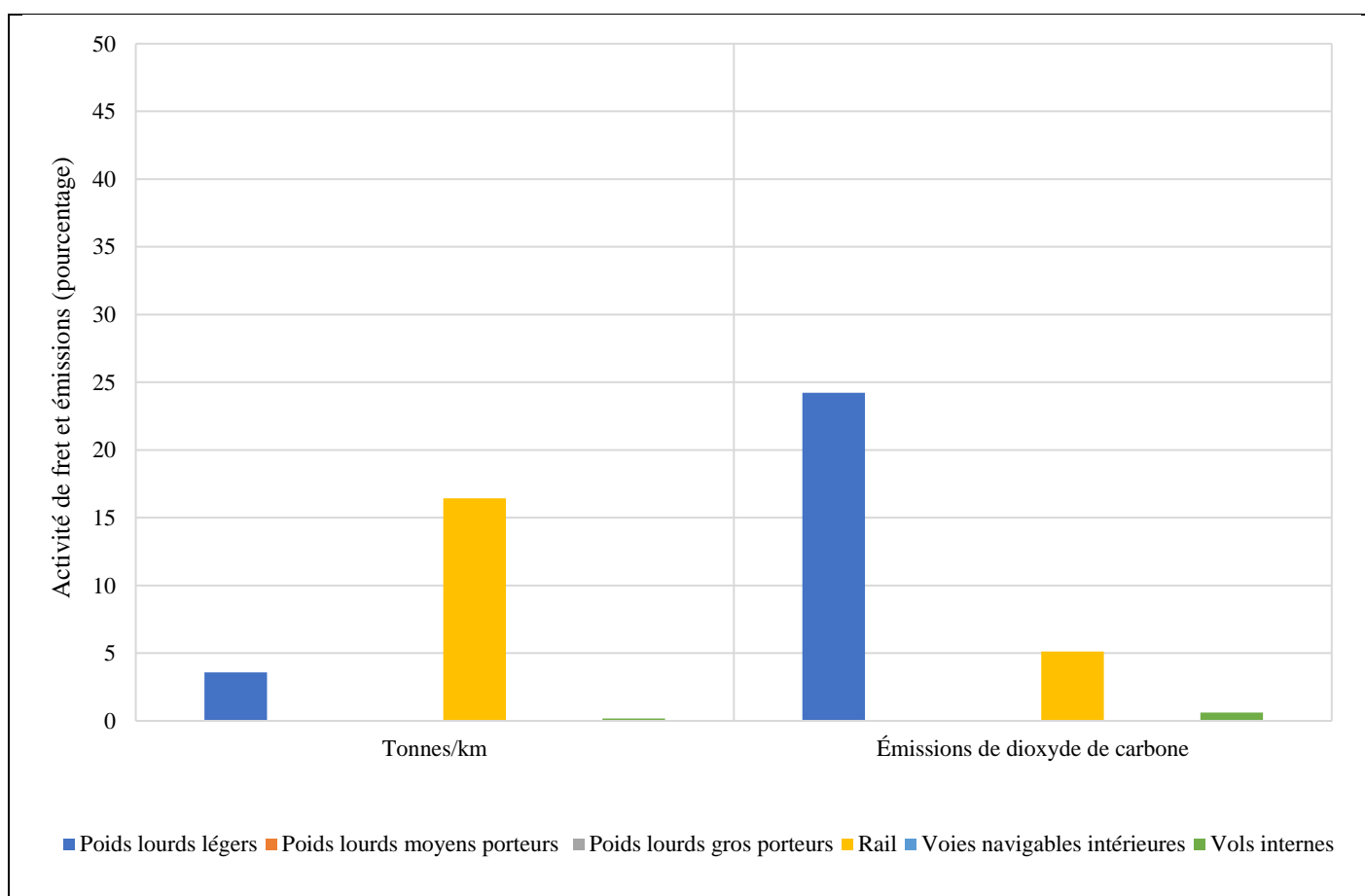
¹ Voir <https://data.unescap.org/>.

² TD/B/C.I/MEM.7/11 et TD/B/C.I/MEM.7/11/Corr.1.

6. La dimension environnementale du transport durable de marchandises est l'aspect le plus préoccupant. Depuis 2010, le secteur des transports a enregistré la plus forte augmentation des émissions de carbone au niveau mondial, la croissance la plus rapide étant observée en Asie et dans le Pacifique. Les émissions liées au transport de marchandises dans la région ont augmenté deux fois plus vite que celles liées au transport de passagers. Le transport de marchandises représente environ 58 % des émissions de carbone du secteur des transports en Asie et dans le Pacifique et environ 74 % de ces émissions proviennent des marchandises transportées par route³.

7. Les transports ferroviaires et fluviaux représentent une part nettement plus faible des émissions de carbone liées au transport de marchandises, soit respectivement 5 % et 7 % (voir figure I). Si la situation actuelle reste inchangée, selon les projections actuelles pour les pays de la région, les émissions de carbone liées au transport de marchandises pourraient augmenter de 26 % entre 2020 et 2030. Si les choses ne changent pas radicalement, la plupart des marchandises continueront d'être transportées par camions, lesquels génèrent beaucoup d'émissions.

Figure I
Émissions de carbone liées au transport de marchandises, par mode de transport (2020)



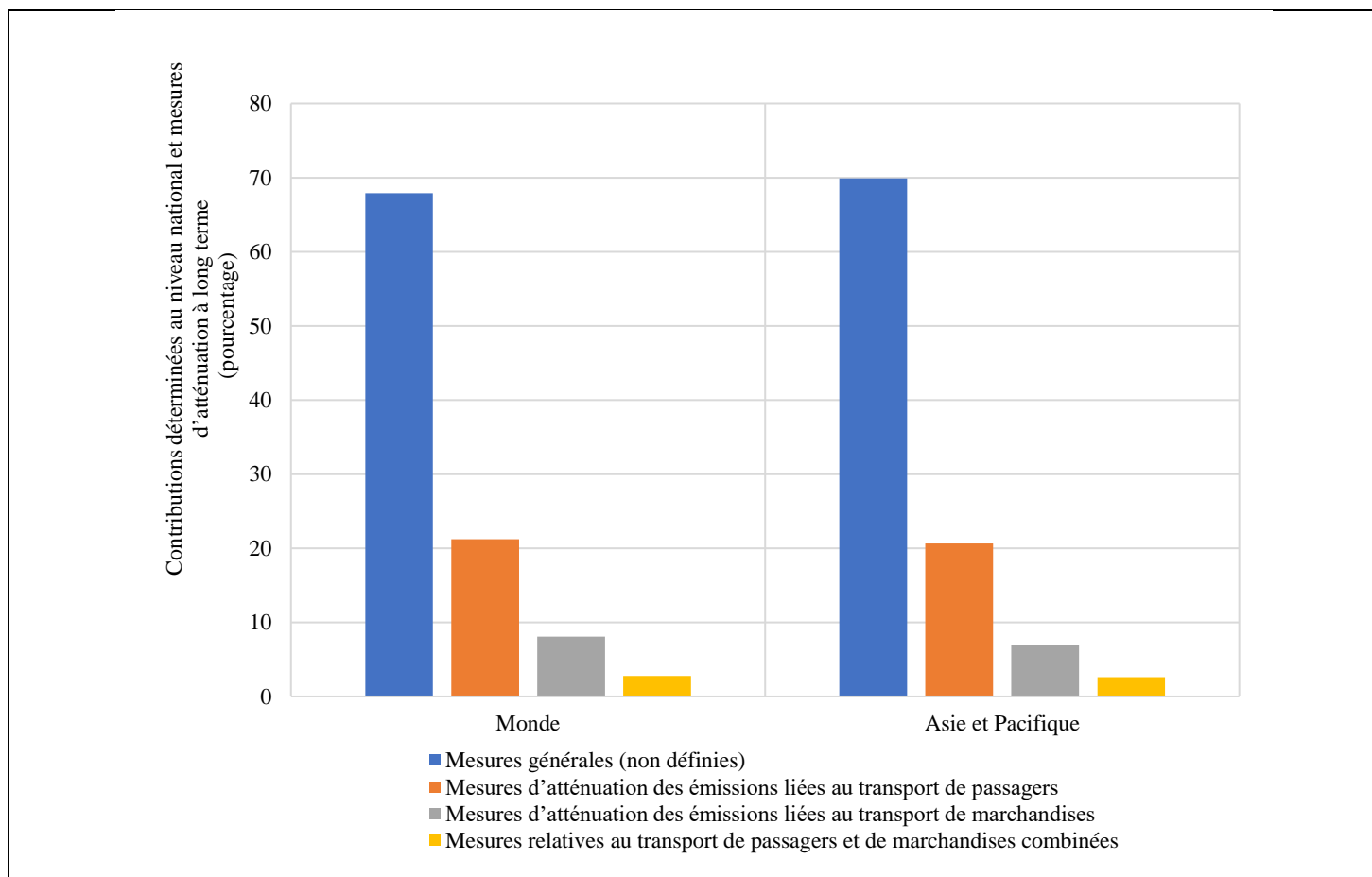
Source : Banque asiatique de développement (BAsD), Asian Transport Outlook Database. Disponible à l'adresse suivante : <https://data.adb.org/dataset/asian-transport-outlook-database> (page consultée le 1^{er} septembre 2022).

³ Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et Forum international des transports, *Perspectives des transports FIT 2021* (Paris, publication de l'OCDE, 2021).

8. Étant donné que les émissions liées au transport de marchandises continuent de croître plus rapidement que celles liées au transport de passagers, il faut faire davantage pour décarboniser le transport de marchandises. Un travail de collaboration mené récemment entre le Forum international des transports et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), qui concerne l'Asie du Sud-Est, l'Asie du Sud et du Sud-Ouest et l'Asie du Nord et l'Asie centrale, montre que, grâce à un ensemble de politiques d'atténuation ambitieuses (concept appelé « réorientation-plus »), les émissions de carbone imputables au transport de marchandises non urbain pourraient être réduites de moitié d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2015⁴.

9. Les initiatives de décarbonisation du transport de marchandises envisagées dans le cadre des contributions déterminées au niveau national⁵ se concentrent sur la réaffectation du transport de marchandises de la route vers le rail ou les voies de navigation intérieures et sur l'augmentation du rendement énergétique. Cependant, les contributions déterminées au niveau national font état de mesures plus précises en ce qui concerne les émissions liées au transport de passagers que les émissions liées au transport de marchandises (voir figure II).

Figure II
Contributions déterminées au niveau national et mesures d'atténuation à long terme (au niveau mondial et dans la région Asie-Pacifique)



Source : Changing Transport, base de données Tracker of Climate Strategies for Transport.

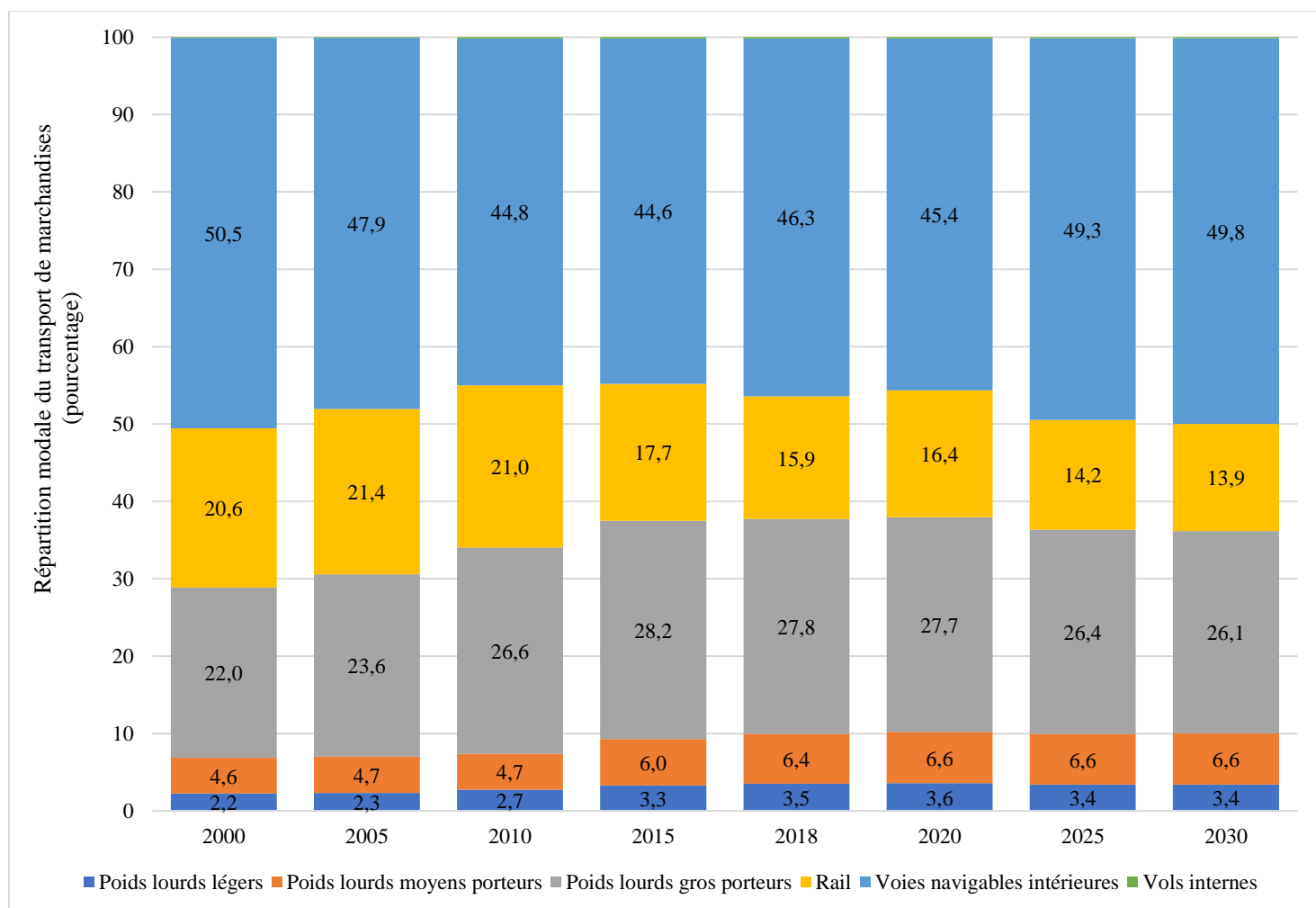
⁴ CESAP, « Better regional connectivity will help Asia to decarbonize », communiqué de presse, 29 juin 2022.

⁵ Changing Transport, base de données Tracker of Climate Strategies for Transport. Disponible à l'adresse suivante : <https://changing-transport.org/tracker/> (page consultée le 8 septembre 2022).

10. La répartition modale du transport de marchandises, c'est-à-dire la part des différents modes de transport utilisés pour transporter des marchandises, varie considérablement d'un pays à l'autre et est principalement déterminée par des facteurs géographiques, économiques et infrastructurels. Dans l'ensemble, cependant, dans la région les marchandises ont tendance à être transportées par la route plutôt que par le rail ou les voies navigables, qui sont des moyens de transport plus durables. Selon les estimations, la part du fret transporté par rail a en fait diminué, passant de 42 % en 2000 à 30 % en 2020, principalement en raison d'une infrastructure intermodale inadéquate, de normes d'exploitation inopérantes et de l'évolution de la demande ⁶. Depuis 2000, l'infrastructure routière s'est développée (en kilomètres) presque deux fois plus rapidement que l'infrastructure ferroviaire.

11. Étant donné qu'il y a une demande de services de fret porte-à-porte qui soient fiables, souples, rentables, rapides et viables, le transport routier continue d'être privilégié par rapport aux transports ferroviaire et fluvial. À l'heure actuelle, comme seuls un petit nombre de pays de la région ont fixé des objectifs pour modifier la répartition modale du transport de marchandises, il est probable que le transport routier reste en première place, à moins que des mesures volontaristes ne soient mises en place (voir figure III).

Figure III
Répartition modale du transport de marchandises dans la région

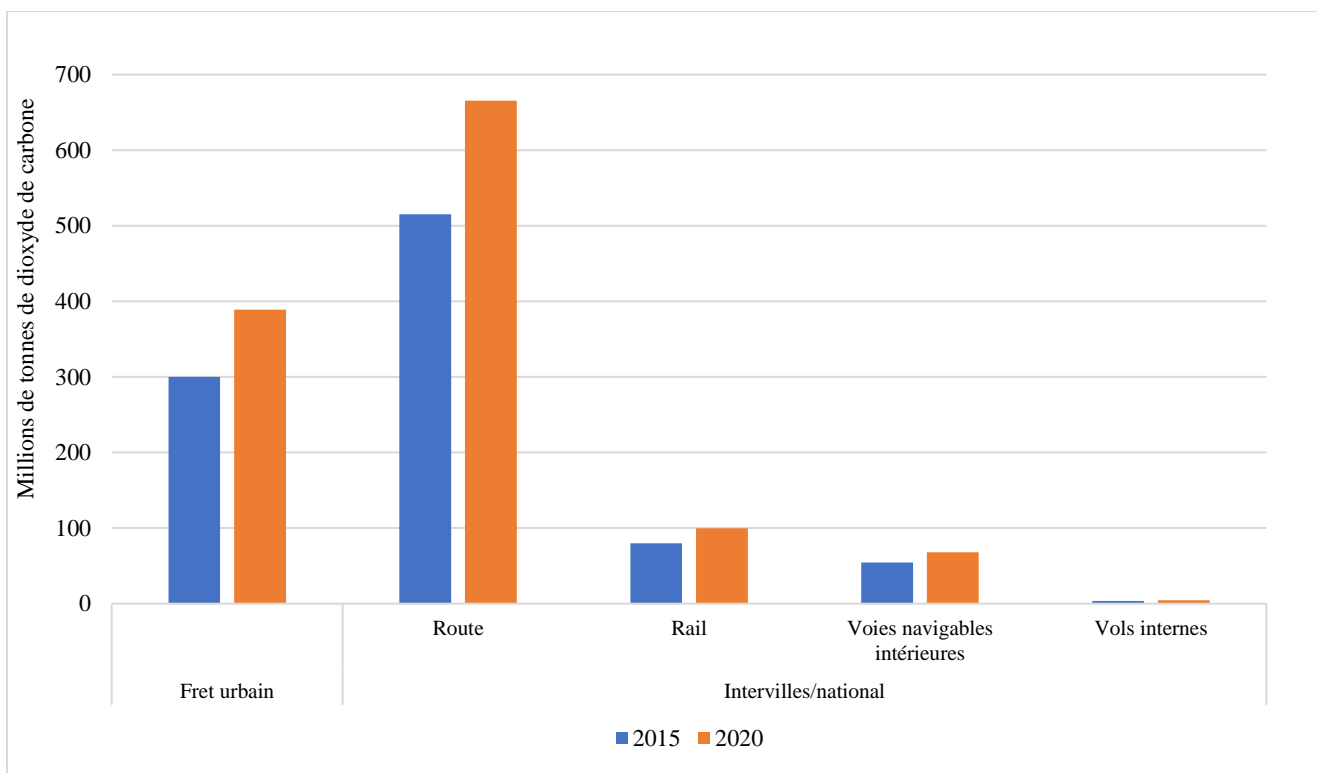


Source : BAsD, Asian Transport Outlook Database (voir figure I).

⁶ BAsD, Asian Transport Outlook Database.

12. Comme la moitié de la population de la région vit dans des villes, la durabilité globale de l'ensemble du transport de marchandises passera forcément par la durabilité du transport urbain de marchandises. Actuellement, le transport urbain de marchandises représente près de 15 % de l'activité de fret dans la région, alors qu'il génère 30 à 50 % des émissions de carbone liées au transport de marchandises au niveau régional. Cela s'explique par le fait que de nombreux produits sont livrés en petits volumes mais à des fréquences élevées, dans des conditions de circulation encombrées⁷. Qui plus est, le transport urbain de marchandises contribue énormément aux problèmes de circulation en ville, qui à leur tour pénalisent fortement l'économie et ont de lourdes répercussions sur la santé en raison de la pollution atmosphérique. Les études indiquent qu'en 2015, six villes d'États membres de la CESAP figuraient parmi les 10 villes où le nombre de décès dus à la pollution atmosphérique imputable aux transports était le plus élevé (voir figure IV)⁸.

Figure IV
Émissions liées au transport de marchandises en ville par rapport aux émissions liées au transport de marchandises interurbain (en 2015 et 2020)



Source : OCDE et Forum international des transports, *Perspectives des transports FIT 2021*.

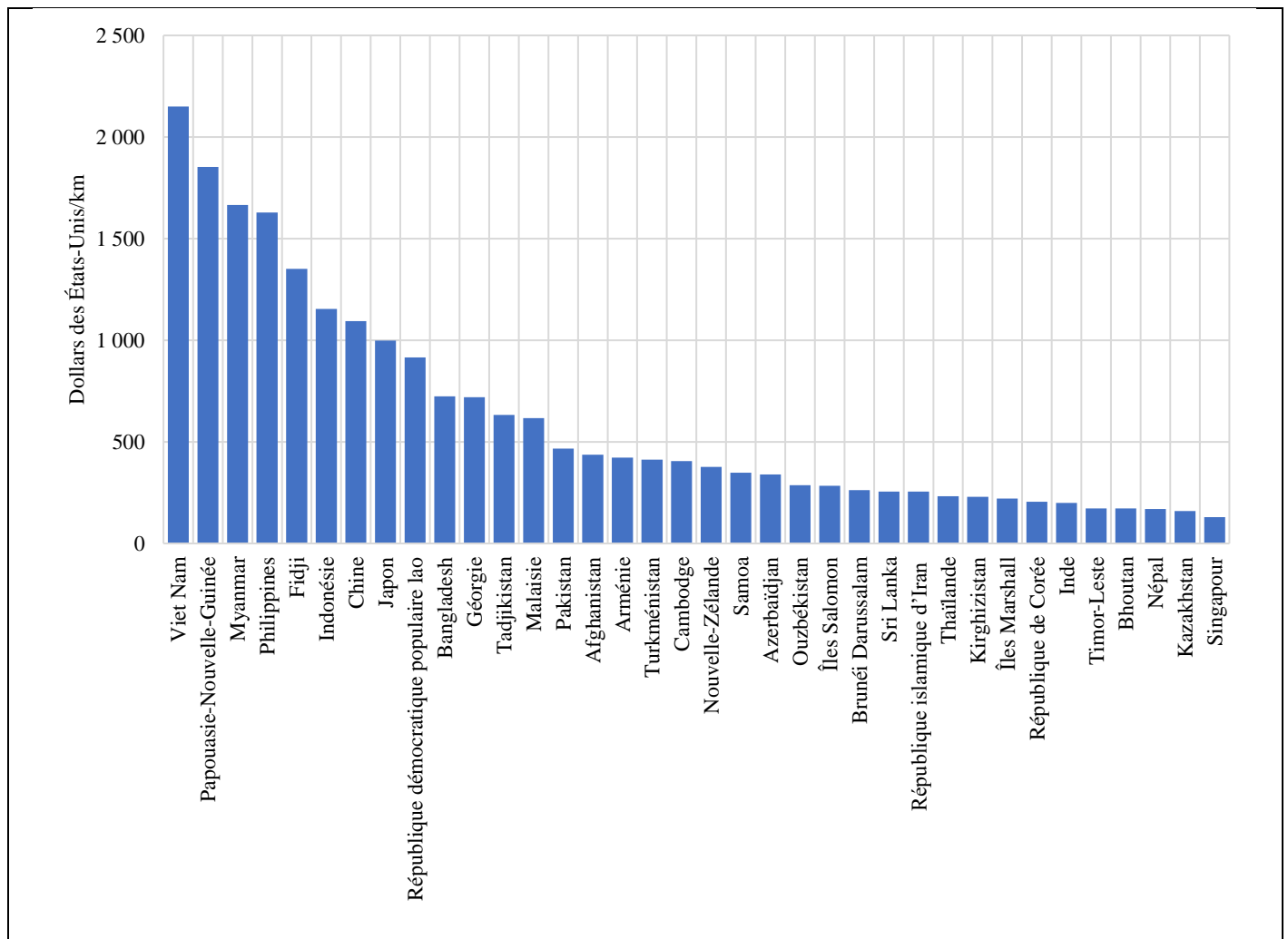
13. Les défis liés aux changements climatiques et les perturbations qui en découlent menacent à leur tour le secteur des transports. On a vu au cours des dernières années que les chaînes d'approvisionnement mondiales et régionales étaient exposées et vulnérables aux risques naturels et sujettes à des perturbations, ce qui augmente les risques et les coûts pour le secteur public et le secteur privé, qui dépendent tous deux du bon fonctionnement des flux logistiques de transport, qui doivent être sûrs et ininterrompus. Dans son sixième rapport d'évaluation, publié en 2021, le Groupe d'experts

⁷ Agence internationale de l'énergie, *Energy Technology Perspectives 2017: Catalysing Energy Technology Transformations* (Paris, 2017).

⁸ Susan Anenberg *et al.*, *A Global Snapshot of the Air Pollution-related Health Impacts of Transportation Sector Emissions in 2010 and 2015* (Washington, International Council of Clean Transportation, 2019), p. 25.

intergouvernemental sur l'évolution du climat a indiqué que les conditions météorologiques extrêmes, les vagues de chaleur et les fortes pluies étaient devenues intenses et fréquentes à l'échelle mondiale au cours des sept dernières décennies. Ces phénomènes ont un effet direct sur les infrastructures de transport.

Figure V
Anticipation des dommages annuels aux équipements routiers et ferroviaires



Source : BAAsD, Asian Transport Outlook Database (voir figure I).

14. L'éclatement géographique des pays de la région rend les infrastructures de transport et les chaînes d'approvisionnement très exposées aux risques liés au climat et aux catastrophes naturelles. Au niveau mondial, les équipements routiers et ferroviaires pourraient subir des dommages se chiffrant entre 3,1 et 22 milliards de dollars, et on estime que près de 60 % de ces dommages pourraient concerner les pays d'Asie et du Pacifique. Si, en termes de produit intérieur brut (PIB), les dommages annuels prévus à l'échelle mondiale sont insignifiants (0,02 % du PIB), ils pourraient tout de même atteindre environ 0,5 % du PIB dans certains petits États insulaires en développement. Les dommages annuels prévus sont élevés pour la plupart des pays d'Asie et du Pacifique (voir figure V).

15. D'un point de vue économique, malgré les progrès accomplis pour faire avancer la connectivité de transport ininterrompue en Asie et dans le Pacifique, la région reste caractérisée par des coûts de transport élevés et des retards

importants, qui ont un impact direct sur la compétitivité et l'intégration dans l'économie mondiale. La disponibilité et la qualité des infrastructures dans la région sont très inégales et caractérisées par des liaisons manquantes le long des réseaux routiers et ferroviaires, de même que dans les stations d'échange intermodales et les ports intérieurs et maritimes. Les mesures prises pour faciliter les opérations de fret international dans la région sont également fragmentées : si de nombreux accords de facilitation des transports ont été signés, leur mise en œuvre reste difficile. L'élimination des obstacles non physiques au transport international, la mise en place à l'échelon national, sous-régional et régional de systèmes intégrés de transport intermodal tirant parti au maximum des points forts des divers modes de transport et permettant de réduire les coûts de logistiques contribueront à assurer la connectivité opérationnelle ininterrompue des transports à l'échelon régional.

16. La construction de l'infrastructure de transport de la région et la réalisation d'une connectivité régionale opérationnelle et ininterrompue en matière de transport restent des tâches à long terme pour les membres et les membres associés de la CESAP. Le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux et le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux, adoptés par la CESAP, fournissent des objectifs communs en ce qui concerne : l'harmonisation des instruments juridiques et des documents et formalités relatifs aux passages des frontières ; les normes d'exploitation et une série de mesures de facilitation. La route et le rail restent les modes de transport dominants, tant collectivement qu'individuellement, pour la plupart des membres et des membres associés de la CESAP. Dans de nombreux cas, cependant, les avantages comparatifs de chaque mode ne sont pas pleinement mis au service des économies nationales. Des transports routiers et ferroviaires efficaces avec un minimum de points de friction aux interfaces intermodales favoriseraient l'utilisation de tous les modes de transport, chacun en fonction de ses points forts, ce qui renforcerait du même coup la durabilité des opérations de transport de marchandises.

17. La transition numérique appliquée aux processus de transport international de marchandises pourrait renforcer la connectivité des transports aux niveaux national et régional et, partant, améliorer la durabilité. Bien que les pays de la région aient pris des initiatives pour introduire de nouvelles technologies, l'utilisation croissante des technologies numériques dans les transports représente un formidable défi puisqu'on sait qu'il existe d'énormes disparités entre les pays de la région en matière d'infrastructure numérique, de travaux de recherche et d'innovation et de compétences numériques. En outre, on ne tire pas pleinement parti de la coopération régionale. Parmi les initiatives qui ont été prises dans ce domaine, citons : l'introduction de véhicules électriques dans de nombreux pays afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre ; l'utilisation de véhicules autonomes, qui pourraient réduire les accidents de la route ; la mise en place de plateformes logistiques numériques pour partager efficacement les informations entre les différents acteurs de la logistique et réduire les coûts ; l'utilisation de systèmes électroniques de localisation des marchandises pour faciliter le transport en transit.

18. Les investissements dans les infrastructures de transport mondiales se situeraient entre 1 400 et 2 100 milliards de dollars par an. La transition vers des moyens de transport durables et à faible émission de carbone est possible si ces flux financiers sont orientés spécifiquement vers la durabilité des transports. Pour que le transport de marchandises puisse être durable, il faudra mobiliser diverses sources de financement à l'appui de politiques visant à éliminer progressivement les subventions aux carburants, à prendre en compte les externalités dans la tarification des transports et à fournir des garanties et

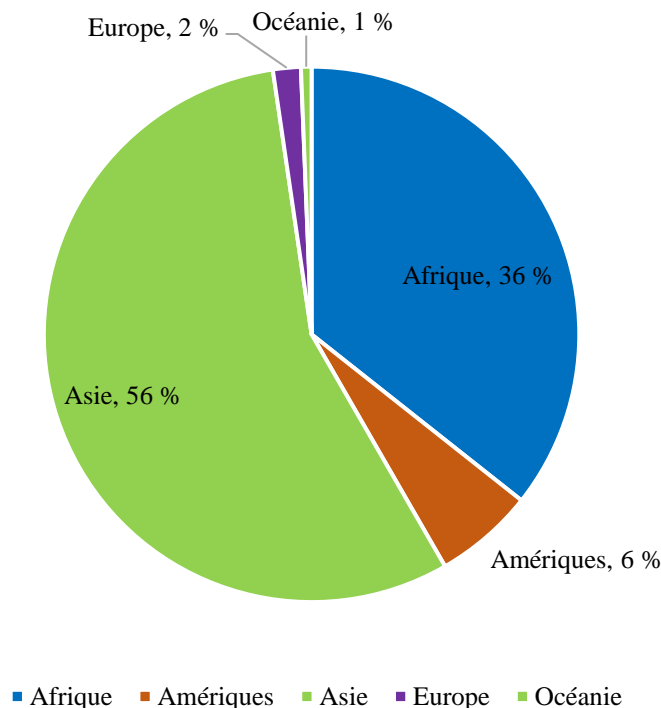
autres formes de capital risque pour les projets de transport de marchandises axés sur la durabilité. De plus, les partenariats public-privé doivent être encore renforcés pour attirer les financements privés. Le potentiel des fonds thématiques pour promouvoir le transport durable de marchandises, tels que ceux établis par les banques multilatérales de développement dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques, doit également être étudié de très près.

19. Les aspects sociaux des opérations de transport de marchandises sont également de plus en plus visibles. Par exemple, les marchés locaux restent inaccessibles aux habitants des zones rurales. Environ 30 % de la population rurale mondiale n'a toujours pas accès à un réseau routier utilisable en toutes saisons. En Asie et dans le Pacifique, ce chiffre est de 25 %, ce qui signifie que quelque 560 millions de personnes, soit la moitié de la population rurale de la planète, vivent à plus de 2 km d'une route accessible en toutes saisons (voir figure VI). Avec un accès aussi limité, les agriculteurs et les producteurs ruraux sont coupés des marchés plus lucratifs qui alimentent les chaînes d'approvisionnement nationales, régionales et mondiales. Le manque d'accès et la faible connectivité des transports font augmenter les coûts du dispositif logistique, ce qui fait que les communautés rurales ne peuvent pas participer efficacement ni aux chaînes d'approvisionnement régionales ouvertes sur le monde, ni aux réseaux de transport.

20. En outre, les liens entre les marchés ruraux et les réseaux de transport régionaux tels que le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique et le réseau de ports secs n'ont pas été pleinement explorés. Il est nécessaire d'accroître les investissements dans les infrastructures et les services de transport rural.

Figure VI

Population rurale n'ayant pas accès à des routes praticables en toutes saisons (par région)



Source : BASD, « 2021 report on the status of transport related SDG targets in Asia and the Pacific region », 11 janvier 2022.

21. Le secteur du transport de marchandises pourrait également être amélioré si les femmes y participaient davantage, ce qui aurait un impact positif sur la mise en œuvre de l'objectif de développement durable n° 5, qui concerne l'égalité des sexes et l'autonomisation de toutes les femmes et les filles, en particulier sa cible 5.1, sur l'élimination, partout dans le monde, de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes et des filles, et sa cible 5.5, sur la participation pleine et effective des femmes et leur accès aux fonctions de direction à tous les niveaux de décision.

22. Le secteur du fret et de la logistique en Asie et dans le Pacifique est traditionnellement un secteur à prédominance masculine. En 2020, moins de 10 % des employés du secteur des transports étaient des femmes. En comparaison, la proportion de femmes dans tous les secteurs confondus était de 39 %, ce qui indique qu'il existe d'importants obstacles liés au genre dans les milieux du transport et de la logistique. Comme dans toutes les filières, les moyennes régionales ne disent pas tout : l'ampleur des disparités fondées sur le genre varie considérablement d'un pays à l'autre.

23. À l'échelle mondiale, le taux de participation des femmes dans le secteur des transports était d'environ 14 % en 2020. Bien qu'inférieure à la moyenne mondiale, la proportion de femmes dans les transports a augmenté en Asie et dans le Pacifique depuis 1990, passant d'environ 6,5 % à l'époque à 10 % en 2020⁹. Cette croissance s'est ralentie, peut-être en partie en raison de l'absence de politiques proactives en faveur de l'égalité des sexes. Cette croissance doit maintenant être accélérée, ce qui peut passer par l'élaboration de politiques volontaristes visant à accroître la participation des femmes au transport de marchandises, à renforcer la durabilité du transport de marchandises et à soutenir la réalisation de l'objectif de développement durable relatif à l'égalité des sexes.

24. Le rôle que les associations professionnelles, les chambres de commerce et les organisations de la société civile pourraient jouer pour donner une plus large place aux femmes dans le secteur du transport de marchandises n'a pas non plus été examiné de près. Dans toute la région Asie-Pacifique, ainsi qu'au niveau mondial, il existe de nombreuses bonnes pratiques qui pourraient être généralisées et reproduites pour encourager davantage la participation des femmes.

25. Enfin, les dimensions économiques, environnementales et sociales du transport de marchandises sont de plus en plus imbriquées et, par conséquent, les structures institutionnelles qui soutiennent ce type de transport dans de nombreux pays de la région doivent être repensées pour faire en sorte que toutes les parties prenantes (qu'elles soient impliquées dans les infrastructures, les opérations ou les réglementations) améliorent et fassent progresser la durabilité du secteur. De nombreux pays de la région ont essayé de s'attaquer aux externalités négatives du secteur du transport de marchandises en créant des structures institutionnelles spéciales pour la lutte contre la pollution, l'atténuation des changements climatiques et la sécurité routière, par exemple. Cela a souvent donné lieu à un empilement de politiques et de mandats institutionnels, qui ont en fait limité l'impact des mesures visant la durabilité du transport de marchandises. En créant des mécanismes ou des structures de gouvernance spécifiques pour le transport durable de marchandises, il serait possible de travailler plus efficacement sur la planification, la législation, la réglementation, le financement, l'exploitation, le suivi et la promotion.

⁹ BAsD, Asian Transport Outlook Database.

III. Soutenir la durabilité du secteur du transport de marchandises en Asie et dans le Pacifique

26. Afin de relever les défis multidimensionnels liés à l'amélioration de la durabilité du transport de marchandises, un projet intitulé « Promoting a shift towards sustainable freight transport in the Asia-Pacific region » (Promotion de l'adoption de modes de transport durables des marchandises dans la région de l'Asie et du Pacifique), mené dans le cadre de la douzième tranche du Compte de l'ONU pour le développement, a été lancé en 2019. Son objectif premier est d'accroître la durabilité du transport de marchandises dans la région en encourageant la conception et la mise en œuvre de politiques de transport de marchandises axées sur la réalisation des objectifs de développement durable.

27. Ce projet comporte deux volets. Dans le cadre du premier volet, des évaluations nationales sont entreprises dans les pays cibles afin d'élaborer des stratégies visant à accroître la durabilité du transport de marchandises, stratégies qui seront examinées par les pays concernés. Les évaluations nationales ont été achevées pour Sri Lanka et l'Ouzbékistan en 2021 et pour le Bangladesh en 2022 ; les évaluations nationales pour les Fidji et le Myanmar sont en cours.

28. Pour chacun de ces pays, on a préparé une étude de fond mettant en avant les défis du transport durable de marchandises et un projet de stratégie sur le transport durable de marchandises à l'horizon 2030. Ensuite, des ateliers consultatifs nationaux ont été organisés en ligne afin de solliciter les contributions et les suggestions des parties prenantes sur le projet de stratégie. Les projets de stratégies, modifiés au cours des ateliers, ont été soumis aux ministères concernés du Bangladesh, de Sri Lanka et de l'Ouzbékistan, qui les examineront de plus près.

29. Chaque projet de stratégie comprend les éléments clefs suivants : une vision, des objectifs, des priorités, des catalyseurs, des modalités de mise en œuvre et des liens avec les objectifs de développement durable, ainsi que certaines mesures.

30. Dans le cadre du deuxième volet du projet, on s'efforcera d'encourager la coopération régionale sur les grands enjeux du transport durable de marchandises en faisant évoluer le consensus. Ces questions pourraient être amenées à être examinées dans le cadre des Accords intergouvernementaux sur le Réseau routier asiatique, le Réseau ferroviaire transasiatique et les ports secs.

31. À sa sixième session, le Comité des transports a adopté sa recommandation 1, par laquelle il réaffirme le rôle vital de la coopération régionale en matière de transport et recommande que des initiatives concrètes de collaboration sur le transport durable de marchandises soient prises au sein des mécanismes régionaux de la CESAP¹⁰. Toujours dans le cadre du deuxième volet, une démarche régionale visant à renforcer le transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique a été présentée lors de la neuvième réunion du Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique¹¹, de la septième réunion du Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique¹² et de la

¹⁰ Voir ESCAP/CTR/2020/6.

¹¹ Voir ESCAP/AHWG/2021/INF/1.

¹² Voir ESCAP/TARN/WG/2021/4.

quatrième réunion du Groupe de travail sur les ports secs¹³, qui se sont toutes tenues à Bangkok et en ligne en 2021.

32. Tous les Groupes de travail susmentionnés ont accueilli favorablement la démarche régionale et convenu qu'elle permettrait de donner l'attention voulue aux questions de durabilité dans le transport de marchandises. Ils ont donc indiqué que, puisque l'objectif de la durabilité du transport de marchandises concernait tous les modes de transport, la démarche régionale devrait être examinée lors de la quatrième Conférence ministérielle sur les transports¹⁴.

33. La démarche régionale a donc été soumise à l'examen de la quatrième Conférence ministérielle¹⁵. Soulignant l'importance du transport durable de marchandises, les ministres des transports et les représentant(e)s des membres et des membres associés de la CESAP qui ont adopté la Déclaration ministérielle sur le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique ont encouragé la mise en œuvre d'une démarche régionale du transport multimodal durable de marchandises qui donne de la cohérence aux initiatives existantes, crée des synergies grâce à des partenariats et se traduit par une volonté politique de haut niveau en matière de transport multimodal durable de marchandises¹⁶. De plus, ils (elles) ont pris note des initiatives nationales que les États membres mènent actuellement pour rendre plus durable le transport de marchandises dans le cadre de la décennie d'action en faveur des objectifs de développement durable et considéré qu'une démarche régionale du transport multimodal durable de marchandises donnerait le cap voulu et permettrait d'optimiser les avantages du transport multimodal durable de marchandises et d'en réduire au minimum les externalités négatives¹⁷.

34. En outre, dans le cadre du projet « Promotion de l'adoption de modes de transport durables des marchandises dans la région de l'Asie et du Pacifique », deux grandes initiatives de renforcement des capacités ont été menées dans le domaine du transport durable de marchandises. Dans le prolongement des travaux du Forum international des transports sur la modélisation du transport de marchandises et dans le cadre d'un autre projet du Compte de l'ONU pour le développement sur la connectivité des infrastructures de transport et des échanges commerciaux à l'ère des pandémies, un programme conjoint de renforcement des capacités intitulé « Connectivité de transport durable et pandémie de COVID-19 : pistes d'action pour accroître la résilience et la durabilité » a été élaboré pour aider les pays à intégrer dans leurs politiques de transport de marchandises à moyen et long terme les enseignements tirés des mesures prises face à la pandémie de COVID-19, ainsi qu'à mettre en œuvre des politiques de transport de marchandises appropriées tendant vers une plus grande résilience, inclusion et durabilité environnementale.

35. En 2021, dans le cadre de ce programme, le secrétariat et le Forum international des transports ont organisé des ateliers de renforcement des capacités pour trois sous-régions de la CESAP – Asie du Sud et du Sud-Ouest, Asie du Nord et Asie centrale et Asie du Sud-Est – et élaboré des publications qui sont désormais disponibles en ligne¹⁸. Il ressort de ces publications que

¹³ Voir ESCAP/DP/WG/2021/INF/3.

¹⁴ ESCAP/TARN/2021/5, par. 21.

¹⁵ ESCAP/MCT/2021/2, par. 58-59.

¹⁶ ESCAP/78/15/Add.1, par. 4.

¹⁷ Ibid., vingt-septième alinéa du préambule.

¹⁸ Voir www.unescap.org/news/better-regional-connectivity-will-help-asia-decarbonise.

toutes les stratégies visant à améliorer la connectivité des transports doivent tenir compte des particularités régionales et sous-régionales et s'en inspirer. De plus, le secrétariat travaille actuellement à l'élaboration de stratégies sous-régionales sur le transport durable de marchandises, qui seront examinées par les instances sous-régionales appropriées.

36. La deuxième initiative de renforcement des capacités qui a été lancée, en collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer, porte sur l'accélération de la transformation numérique de la filière ferroviaire. Il s'agit de mettre au point des supports d'apprentissage en ligne et d'organiser des ateliers de renforcement des capacités en ligne afin de permettre aux personnes chargées d'élaborer les politiques ferroviaires dans la région de mieux comprendre comment tirer parti des avantages potentiels du passage au numérique dans le secteur ferroviaire, le but étant de s'orienter vers le transport durable de marchandises.

37. En outre, une étude régionale¹⁹ a été conduite et présentée lors du débat politique sur la coopération régionale en matière de transport ferroviaire en période de pandémie, qui s'est tenu juste après la septième réunion du Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique, en mai 2021.

IV. Principes directeurs relatifs à l'amélioration du transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique

38. Il apparaît clairement que la question de l'amélioration de la durabilité du transport de marchandises est intrinsèquement délicate, aussi mérite-t-elle donc une mobilisation sans faille des parties prenantes. L'essentiel du travail à accomplir dans ce domaine serait de renforcer et de mettre en œuvre les mandats existants relatifs à l'amélioration de la durabilité du transport de marchandises. Par conséquent, compte tenu des indications fournies au cours de diverses réunions intergouvernementales sur la question, des enseignements tirés et des questions mises en avant lors des consultations nationales sur le transport durable de marchandises pour les pays pilotes, 10 principes directeurs relatifs au transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique ont été élaborés afin de synthétiser les mesures à prendre en priorité pour rendre le transport de marchandises viable dans le cadre de la réalisation des objectifs de développement durable (voir annexe).

39. Les 10 principes directeurs sont les suivants :

- a) Décarboniser le transport de marchandises ;
- b) Optimiser la répartition modale dans les opérations de transport de marchandises ;
- c) Renforcer la résilience des infrastructures de transport de marchandises face aux changements climatiques et à d'autres facteurs perturbateurs ;
- d) Réduire les coûts du soutien logistique du transport de marchandises, y compris pour le transport transfrontière et le transport en transit ;
- e) Relever les défis liés au transport de marchandises en milieu urbain ;

¹⁹ CESAP, « Enhancing shift towards sustainable freight transport in Asia and the Pacific: opportunities through rail decarbonization » (Bangkok, 2021).

- f) Rendre le secteur du transport de marchandises plus inclusif en encourageant la participation des femmes ;
- g) Améliorer l'accès des personnes vivant dans les zones rurales à des réseaux de transport plus étoffés ;
- h) Renforcer les structures de gouvernance et les capacités des acteurs du transport de marchandises ;
- i) Encourager l'apport de financement provenant de sources novatrices et diversifiées, notamment en facilitant la participation du secteur privé ;
- j) Promouvoir l'utilisation des données, le passage au numérique et les technologies porteuses de transformation.

40. Les principes directeurs s'adressent principalement aux personnes appelées à concevoir les politiques relatives au transport de marchandises dans les États membres de la CESAP et visent à : a) consolider les liens entre les politiques et les stratégies relatives au transport de marchandises et la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en synthétisant les mesures à prendre en priorité dans le domaine du transport durable de marchandises ; b) développer les financements, l'assistance technique et le renforcement des capacités en matière de transport durable de marchandises, par l'intermédiaire de partenariats et de la collaboration multipartite et c) galvaniser la volonté politique en faveur de mesures urgentes visant à renforcer la durabilité du transport de marchandises en Asie et dans le Pacifique au cours de la décennie d'action et de réalisations en faveur du développement durable.

41. En plus d'aider les pays à atteindre les objectifs de développement durable, les politiques en matière de transport durable de marchandises fondées sur les principes directeurs les aideraient également à mettre en œuvre divers aspects d'autres cadres et engagements mondiaux, notamment l'Accord de Paris, le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030), les Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa), le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, le Nouveau Programme pour les villes, la Déclaration d'Aichi 2030 sur les transports écologiquement viables : rendre le transport durable en Asie (2021-2030) et le Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement.

42. Les principes directeurs soutiendraient également la mise en œuvre des mandats régionaux, notamment la résolution 78/3 de la CESAP, par laquelle la CESAP a approuvé la Déclaration ministérielle sur le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique et le Programme d'action régional pour le développement du transport durable en Asie et dans le Pacifique (2022-2026).

43. Les principes directeurs tiennent compte du rôle fondamental de la coopération régionale ou sous-régionale pour faciliter l'adoption de modes de transport durables des marchandises. Outre le fait qu'elle offre une plateforme pour s'entendre sur des accords et des cadres, la coopération régionale est également utile pour partager des informations et tirer certains enseignements des expériences des membres et des membres associés, mais aussi pour comprendre quelles solutions axées sur le transport durable de marchandises ont fonctionné et où, et lesquelles sont susceptibles d'être reproduites et sont modulables. Les principes directeurs réaffirment le caractère intégré et indivisible des objectifs de développement durable, ce qui signifie que les

politiques relatives au transport de marchandises fondées sur ces principes directeurs pourraient permettre d'atteindre plusieurs objectifs et cibles.

44. Les principes directeurs soutiendraient également la conception et la mise en œuvre de certaines stratégies et politiques de transport durable de marchandises qui feraient de la crise déclenchée par la pandémie de COVID-19 une opportunité de reconstruire en mieux. Les systèmes de transport de marchandises qui tirent parti des technologies numériques et des technologies de transport porteuses de changements sont susceptibles d'accélérer l'adoption de modes de transport durables des marchandises dans la région.

45. Une version préliminaire des principes directeurs a été présentée et examinée lors de la Réunion régionale sur la promotion de l'adoption de modes de transport durables des marchandises dans la région de la CESAP, qui s'est tenue le 17 août 2022. Les participant(e)s à cette réunion ont décidé de recommander que la version finale des principes directeurs soit présentée au Comité des transports à sa septième session, qui se tiendra à Bangkok et en ligne du 23 au 25 novembre 2022, pour que le Comité les approuve.

V. Questions portées à l'attention du Comité

46. Le Comité est invité à donner au secrétariat des orientations concernant ses travaux sur le transport durable de marchandises. En outre, il pourrait souhaiter prendre les mesures suivantes :

a) Envisager d'approuver les 10 principes directeurs relatifs au transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique, qui sont annexés au présent document, dans le but de promouvoir la durabilité du transport de marchandises dans la région ;

b) Inviter les membres et les membres associés à partager leurs expériences, y compris les bonnes pratiques en matière de transport durable de marchandises, qui sont susceptibles d'être reproduites et sont modulables ;

c) Fournir des orientations supplémentaires sur la promotion de l'adoption de modes de transport durables des marchandises en Asie et dans le Pacifique afin de soutenir la mise en œuvre du Programme 2030.

Annexe

Principes directeurs relatifs au transport durable de marchandises en Asie et dans le Pacifique

Pour rendre le transport de marchandises en Asie et dans le Pacifique plus durable, il est recommandé que la conception et la mise en œuvre des politiques relatives au transport de marchandises soient fondées sur les principes directeurs énoncés ci-dessous.

Principe directeur 1. Décarboniser le transport de marchandises

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 7, 9, 12 et 13, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) de prendre les mesures suivantes :

- a) Accélérer la décarbonisation du transport de marchandises en adoptant des stratégies à cette fin, conformément à l'Accord de Paris, et tirer parti des effets positifs de la décarbonisation pour soutenir la réalisation de plusieurs objectifs ;
- b) Envisager la mise en place d'une instance appropriée, comme un mécanisme, un cadre ou un accord de coopération sous-régional ou régional, pour accélérer le processus de décarbonisation du transport de marchandises au cours de la décennie d'action et de réalisations en faveur du développement durable ;
- c) Encourager les partenariats et les initiatives du secteur privé visant à décarboniser le transport de marchandises.

Principe directeur 2. Optimiser la répartition modale dans les opérations de transport de marchandises

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 7, 9, 12 et 13, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

- a) Réaffecter le transport de marchandises, dans la mesure du possible, vers des modes de transport relativement plus efficaces ou plus respectueux de l'environnement, tels que le transport ferroviaire et le transport par voie navigable ;
- b) Élaborer des politiques proactives de transfert modal propres à chaque pays, qui favorisent les investissements dans les infrastructures intermodales voulues et créent des cadres institutionnels visant à privilégier, pour le transport de marchandises, des modes plus durables ;
- c) S'appuyer sur la coopération régionale ou sous-régionale, selon qu'il convient, pour promouvoir l'adoption de modes de transport plus durables, par exemple en mettant en place des couloirs de transport multimodal.

Principe directeur 3. Renforcer la résilience des infrastructures de transport de marchandises face aux changements climatiques et à d'autres facteurs perturbateurs

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement

durable n^{os} 9, 11 et 13, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

- a) Élaborer des stratégies, des politiques et des plans de mise en œuvre pour renforcer la résilience des infrastructures et des opérations de transport de marchandises afin d'atténuer les effets des changements climatiques et autres facteurs de perturbation et de s'y adapter ;
- b) Mobiliser l'appui au transport de marchandises résilient dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, étant donné qu'ils souffrent de manière disproportionnée des effets des changements climatiques et d'autres facteurs de perturbation ;
- c) Partager les expériences entre les pays et renforcer la capacité des parties prenantes à intégrer la résilience dans les infrastructures et les opérations de transport de marchandises.

Principe directeur 4. Réduire les coûts du soutien logistique du transport de marchandises, y compris pour le transport transfrontière et le transport en transit

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 1, 8 et 17, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

- a) Tirer parti des plateformes intergouvernementales fournies par le Groupe de travail sur le Réseau routier asiatique, le Groupe de travail sur le Réseau ferroviaire transasiatique et le Groupe de travail sur les ports secs pour continuer à améliorer les infrastructures régionales et la connectivité opérationnelle ;
- b) Améliorer l'efficacité du passage des frontières en s'attaquant aux obstacles physiques et non physiques au transport international, notamment en encourageant la coordination entre les organismes aux frontières, tant à l'intérieur d'un pays qu'au-delà de ses frontières ;
- c) Encourager l'utilisation des technologies numériques pour réduire les coûts du dispositif logistique liés au transport de marchandises et faciliter le transport en transit.

Principe directeur 5. Relever les défis liés au transport de marchandises en milieu urbain

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 3, 11 et 17, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

- a) Élaborer des plans et des stratégies de transport durable de marchandises en ville, ou modifier les plans et les stratégies existants, afin de réduire les externalités du transport de marchandises en ville, notamment les accidents qui y sont liés ;
- b) Promouvoir des mécanismes de prise de décision multipartites qui abordent de manière globale les questions de transport de marchandises en milieu urbain à l'aide d'une approche ascendante qui concilie les enjeux du développement et certains objectifs de développement durable et leurs cibles ;
- c) Resserrer la coopération régionale en mettant en commun les expériences et les enseignements tirés des pratiques en matière de transport

durable de marchandises en ville qui favorisent les synergies et sont susceptibles d'être reproduites et modulables.

Principe directeur 6. Rendre le secteur du transport de marchandises plus inclusif en encourageant la participation des femmes

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 5, 8 et 10, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

- a) Définir et mettre en œuvre des stratégies et des politiques proactives pour donner un rôle plus large aux femmes dans le secteur du transport de marchandises dans la région ;
- b) Associer le monde universitaire et le secteur privé à la transmission active des connaissances et des compétences voulues aux femmes ;
- c) Encourager l'adoption de modèles professionnels mixtes, tels que le télétravail et d'autres solutions novatrices, afin de motiver les femmes à travailler davantage dans le secteur du transport de marchandises.

Principe directeur 7. Améliorer l'accès des personnes vivant dans les zones rurales à des réseaux de transport plus étoffés

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 1, 9, 11 et 12, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

- a) Élaborer des politiques et des projets de transport de marchandises en milieu rural en se fondant sur des analyses sociales approfondies des coûts et des avantages ;
- b) Mettre sur pied une chaîne d'entrepôts frigorifiques et d'autres types d'entrepôts dans les zones rurales afin de réduire les pertes alimentaires dans les filières de production et les circuits d'approvisionnement, notamment les pertes après récolte, dans le cadre de partenariats public-privé ;
- c) Approfondir la coopération régionale ou sous-régionale, selon qu'il convient, pour améliorer l'accès des marchés ruraux à des réseaux de transport plus vastes.

Principe directeur 8. Renforcer les structures de gouvernance et les capacités des acteurs du transport de marchandises

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 13, 16 et 17, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

- a) Mettre en place des mécanismes de gouvernance appropriés pour le transport durable de marchandises afin de définir des politiques cohérentes qui tiennent compte de la complexité découlant de la participation de multiples acteurs au transport de marchandises, en intervenant sur le plan horizontal au niveau des ministères et sur le plan vertical à différents niveaux de l'administration, ainsi qu'en faisant appel au secteur privé ;

b) Faire fonctionner les mécanismes de gouvernance susmentionnés au moyen de plans de travail concrets, de mandats et de la législation, selon les circonstances ;

c) Renforcer la capacité des fonctionnaires et des entités privées à intégrer la durabilité dans le transport de marchandises en instituant des programmes spécifiques de renforcement des capacités dans toute la région.

Principe directeur 9. Encourager l'apport de financement provenant de sources novatrices et diversifiées, notamment en facilitant la participation du secteur privé

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 10 et 17, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

a) Promouvoir l'apport de financements du secteur privé à l'appui du transport durable de marchandises grâce à des partenariats public-privé en développant les structures réglementaires voulues pour gérer les risques ;

b) Préparer des projets sur le transport durable de marchandises susceptibles de recevoir le soutien des banques et exploiter les possibilités de financement des fonds thématiques tels que le Fonds vert pour le climat et le plan d'action pour les changements climatiques, ainsi que d'autres initiatives similaires lancées par les banques multilatérales de développement ;

c) Mettre en place des fonds nationaux, sous-régionaux et régionaux pour le transport durable de marchandises, selon qu'il convient, afin de financer des projets qui ont un fort potentiel pour accroître la durabilité et créer des synergies.

Principe directeur 10. Promouvoir l'utilisation des données, le passage au numérique et les technologies porteuses de transformation

Considérant que la décarbonisation du transport de marchandises contribuerait directement à la réalisation des objectifs de développement durable n^{os} 9 et 17, il est recommandé aux membres et aux membres associés de la CESAP de prendre les mesures suivantes :

a) Faire en sorte que les données couvrent davantage de domaines, qu'elles soient plus récentes et de meilleure qualité, et mettre en place un système harmonisé de collecte, de gestion et de partage des données relatives au transport durable de marchandises, afin de mieux suivre et rendre compte des objectifs liés au transport de marchandises ;

b) Développer la coopération régionale et créer un observatoire sous-régional et régional du transport durable de marchandises afin de constituer un référentiel complet d'indicateurs, de politiques, de bonnes pratiques et de solutions novatrices, notamment en matière d'économie circulaire ;

c) Mettre au point les cadres juridiques et réglementaires nécessaires pour faciliter le passage au numérique et les technologies porteuses de transformation dans le transport de marchandises.